Wydanie Śląskie | Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

NR. 4 | KATOWICE, KWIECIEŃ 1932 r. | ROK 4



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ulica Kościuszki 42 — TELEFON 30-14

Achtung Kollegen! **Unterstützt die Firmen, die bei uns inserieren!**

NR. 4 KWIECIEŃ 1932 r. ROK 4

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Kościuszki 42 — Tel. 3014 — Konto P. K. O. 303944

Wiec warszawskich właścicieli dorożek samochodowych

Istnieje dość znaczna liczba t. zw. właścicieli dorożek samochodowych, którzy w latach 1924, 25, 26 i 27 stanowili warstwę ludzi średnio zamożnych, trudniących się spekulacją na automobiliźmie.

W ostatnich jednak czasach charakterystyka właścicieli dorożek przeobraziła się, przystosowując się z konieczności warunkom ekonomicznym i socjalnym naszego kraju. Właściciel dorożki z eksploatora staje się sam szoferem swojej dorożki, która jest jego warsztatem pracy. W związku z tą przemianą zewnętrzną właścicieli dorożek uledz musiały sposoby walki w kierunku uzyskania wysuniętych żądań (postulatów).

To też większa część szoferów właścicieli dorożek myśląca kategorjami robotniczemi, zdając sobie jasno sprawę, że do Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Warszawie, gdzie jeszcze tkwią niedobitki niefachowych przedsiębiorców, prowadzących politykę na rzecz bogatych przedsiębiorców nie może należeć — zadeklarowała swą przynależność do naszego Związku.

Wspomniani szoferzy właściciele dorożek utworzyli Sekcję Właścicieli Pojedyńczych Wozów przy Oddziale Warszawskim, która ma za zadanie bronić ten wegetujący element, dla których samochody są warsztatem pracy, a nie placówkami do wyzyskiwania drugich ludzi.

Zarząd wymienionej Sekcji doszedł do przekonania, że przedewszystkiem trzeba rozpocząć od obrony przed gwałtownym ściąganiem podatku na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, za który komornicy dokonywują zajęcia na przedmioty w domu szofera i na jego samochód.

W tym to celu został zwołany wiec na dzień 13. marca 1932 r. w Warszawie do sali Zw. Metalowców przy ul. Leszno Nr. 53 z następującym porządkiem dziennym: 1) Sprawa przyśpieszenia nowelizacji ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym. 2) Sprawa wstrzymania licytacji mebli i samochodów. 3) Sprawa rozłożenia na drobne raty długu za P. F. D.

Na wiec przybyło 600 szoferów warszawskich. Przewodnictwo objął kol. Rongiene Stanisław, zaś na asesorów zostali powołani koledzy Pilecki, Dushiński i Kosut.

Kolejno zabierali głos koledzy Grycyngier, Chmielak, Kasanowski, Roman, Sobolewski, Krzeczko, oraz z Rady Zw. Zaw. m. Warszawy tow. Zdanowski Antoni.

W sprawie podatku drogowego dokonano wyboru delegacji, oraz przyjęto rezolucję domagającą się wstrzymania licytacji mienia i warsztatów pracy szoferów właścicieli dorożek. Ponadto na poparcie swych słusznych żądań postanowiono przyłączyć się do powszechnego strajku wyznaczonego na dzień 16. marca 1932 r..

W sprawie masowego bezrobocia wśród szoferów dokonano również wyboru delegacji, która ma udać się do Naczelnego Komitetu Walki z Bezrobociem z prośbą, ażeby Komitet jako instytucja mająca za zadanie przeciwdziałać bezrobociu — zwróciła się do władz miarodajnych o wstrzymanie forsownego ściągania podatku drogowego w celu zapobieżenia powiększeniu się bezrobotnych o kilka tysięcy szoferów.

Następnie mówcy wskazali na konieczność wystąpienia z szeregów Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, który ujemnie propaguje myśli w kierunku wyniszczenia tej najbiedniejszej części szoferów właścicieli dorożek, ażeby pozostała garstka mogła więcej zarabiać. Z kolei mówcy zaznaczyli, iż Związek Właścicieli Dorożek wziął sobie za cel przedewszystkiem sprzedaż benzyny, zaś obronę zagrożonych szoferów zawiesił na czas nieokreślony.

Zebrani na wiecu przyjęli rezolucję wzywającą ogół szoferów do wystąpienia ze Związku Właścicieli Dorożek, nazywając go jednocześnie „związkiem zdrady interesów ogółu szoferów".

Na tem wiec zakończono.

*

Dnia 16. marca rb. wybrana delegacja została przyjęta przez Pana Ministra Neugebauera, który podał do wiadomości delegacji nowe zarządzenia w sprawie podatku drogowego dla dorożek:

Zaległe opłaty, pochodzące z wymiaru za rok 1931/32, zostaną rozłożone na raty pod tym warunkiem, że nowo wymierzone opłaty na rok 1932/33 będą w przepisanych terminach regularnie wpłacane. W szczególności zaległości tych płatników, którzy od pojazdów mechanicznych i konnych, używanych do zarobkowego przewozu osób i towarów, do dnia 1. kwietnia 1932 r. wpłacili przynajmniej 40% wymierzonych opłat, mogą być rozłożone na spłaty w 18-to miesięcznych ratach, począwszy od 1. kwietnia 1932 r., a zaległości od innych pojazdów — w 9-cio miesięcznych ratach od powyższego terminu. Ci zaś płatnicy, którzy do 1. kwietnia 1932 r. wpłacili mniej, niż 40% wymierzonych za rok 1931/32 opłat, powinni do dnia 1. lipca 1932 r. wpłacić kwoty, uzupełnia-

jące ich wpłaty do wysokości 40% zaległych za rok 1931/32 opłat, a od 1. lipca 1932 r. spłacać pozostałą zaległość w 18-tu ratach, względnie w 9-ciu ratach miesięcznych, zależnie od rodzaju pojazdów.

*

W dniu 17. marca rb. delegacja szoferów została przyjęta przez Pana Prezesa Klarnera Naczelnego Komitetu Walki z Bezrobociem, który po wysłuchaniu delegacji oświadczył, że istotnie zadaniem Komitetu jest zmniejszanie bezrobocia. Jednocześnie prosił delegację, by złożyła memorjał, któryby zilustrował stan i nasze postulaty w sprawie szoferów.

MEMORJAL.

Do
Naczelnego Komitetu Walki z Bezrobociem
w Warszawie.

Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej i Związek Szoferów i Mechaników jako Organizacje skupiające w swych szeregach pracowników zatrudnionych w ruchu automobilowym zmuszone są wystąpić do Naczelnego Komitetu Walki z Bezrobociem w sprawie katastrofy jaka grozi komunikacji samochodowej, a wraz z nią rozszerzania się bezrobocia wśród ogółu szoferów.

Do kosztów eksploatacji dorożek doszedł jeszcze jeden podatek: Państwowy Fundusz Drogowy obowiązujący od dnia 1. kwietnia 1931 r.

Szybkie i bezwzględne ściąganie drogą egzekucji podatku na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego powoduje likwidacje już i tak małych przedsiębiorstw samochodowych, bo zaledwie ograniczających się do pojedyńczych taksówek lub autobusów.

Likwidacja ⅔ przemysłu automobilowego spowodowana ściąganiem podatku na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego w konsekwencji wzmoże bezrobocie wśród szoferów, jak również wśród pracowników zatrudnionych w warsztatach mechanicznych, lakierniczych i siodlarskich.

Kryzys gospodarczy spowodował spadek obrotów na dorożkach samochodowych, który się wahał od 25 do 35 złotych na dobę.

Zrozumiałem więc jest, że większość właścicieli autodrożek, którzy sami nie jeździli, nie mogła egzystować w tych warunkach. W krótkim okresie właściciele niefachowcy wyzbyli się swych samochodów, niekiedy nawet z poważnemi stratami na rzecz szoferów. Z kolei więc szoferzy zostali spadkobiercami nierentujących się przedsiębiorstw. Liczyli bowiem, że będą mogli podołać ciążącym na nich obowiązkach z tytułu Państwowego Funduszu Drogowego, o ile będą sami jeździć na wozach.

Tymczasem znów kryzys gospodarczy bardziej się pogłębił i zarobki spadły od 15 do 20 złotych na dobę. Szoferzy w 75% nie byli w stanie opłacać wymaganego podatku drogowego i dzisiaj zalegają po 3 kwartały za Państwowy Fundusz Drogowy.

Władze Wykonawcze forsownie przystąpiły do ściągania wspomnianego podatku w drodze egzekucyj ruchomości domowych szoferów, oraz ich samochodów.

Samochód w posiadaniu szofera jest warsztatem pracy, z którego się utrzymuje zazwyczaj 2-ch szoferów wspólników.

Pieczętowaniem i wystawianiem na licytacji autotaksówek niszczy się w ten sposób warsztaty pracy, a pokrycia na dług z tytułu P. F. D. nie uzyska się.

Z wyżej wymienionych powodów zostanie tysiące nowych bezrobotnych szoferów, którzy nigdzie nie ubezpieczeni na wypadek bezrobocia, będą stanowić bardzo rozgoryczony element, którego Naczelny Komitet Walki z Bezrobociem zmuszony byłby wziąć na swe utrzymanie.

To, że sytuacja szoferów jest tragiczna przez wprowadzenie w życie podatku drogowego w związku z czem w dzisiejszej formie prowadzi do szalonego bezrobocia — może posłużyć za fakt twierdzenie Pana Ministra Robót Publicznych, który oświadczył naszej delegacji, że zdaje sobie sprawę, że z pośród szoferów, dotychczasowych właścicieli wraz z samochodami musi odpaść ⅔, pozostała zaś część będzie wtedy w możności wymagany podatek opłacić.

Wycofanie ⅔ szoferów z komunikacji samochodowej nie byłoby tragedją, gdyby był przemysł czynny, a wycofani szoferzy znaleźliby pracę w przemyśle ciężkim lub przetwórczym. Tymczasem pozbawieni szoferzy warsztatów pracy, nie znajdą pracy i staną się ciężarem społeczeństwa.

Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej i Związek Szoferów i Mechaników zwracają się do Naczelnego Komitetu Walki z Bezrobociem z następującemi postulatami, które mogą ochronić szoferów od masowego bezrobocia:

1. O wpłynięcie na czynniki decydujące o przyspieszenie nowelizacji ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym w myśl memorjału organizacyj zawodowych,
2. O wstrzymanie licytacji ruchomości domowych, oraz samochodów będących warsztatem pracy,
3. O rozłożenie zaległości na drobne raty.

Zdając sobie sprawę, że zadaniem Naczelnego Komitetu Walki z Bezrobociem jest utrzymanie dotychczasowych warsztatów pracy w ruchu — wierzymy, że sprawa szoferów będzie pozytywnie załatwiona przez Komitet.

Walne zgromadzenie roczne członków Spółdzielni Automobilistów w Katowicach

odbyło się dnia 27. 2. 32 r. o godz. 8-ej wieczorem w lokalu Zw. Zaw. Automobilistów przy ulicy Kościuszki 42 z następującym porządkiem dziennym:

1. Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
2. Zmiana statutu.
3. Sprawozdanie Zarządu i Rady Nadzorczej.
4. Podział nadwyżki za 1931 r.
5. Uchwalenie budżetu na 1932 r.
6. Wybór Zarządu i Rady Nadzorczej.
7. Wolne głosy.

Przewodniczył kol. Adamczyk Alojzy, sekretarzował Zieliński Jan i Adamczyk Józef.

Po przyjęciu przewodnictwa kol. Adamczyk Alojzy stwierdza, że Zebranie Walne zostało prawidłowo zwołane i że każdy z członków Spółdzielni otrzymał w przewidzianym w par. 16 statutu Spółdzielni czasokresie zaproszenie na Walne Zgromadzenie, jak również, że przy stacji benzynowej jak i w biurze były wywieszone ogłoszenia z podaniem miejsca, terminu i porządku dziennego obrad.

Protokół z poprzedniego rocznego Walnego Zgromadzenia został przez obecnych przyjęty.

Zmianę Statutu referuje kol. Adamczyk Alojzy i po dyskusji uchwalono jednogłośnie, że obecnie ma każdy członek prawo do nabycia do 20 udziałów po 50.— złotych zamiast 10 dotychczas. W przyszłości składa się Rada Nadzorcza z 6 członków z których co rok 2 ustępuje. Rada Nadzorcza mianuje członków Zarządu.

Sprawozdanie Zarządu zdaje kol. Augsburg i stwierdza, że praca w Spółdzielni w roku 1931 przeprowadzona była w gorszych warunkach jeszcze niż w roku 1930. Ogólny zastój gospodarczy dotknął i naszą Spółdzielnię. Ogólny wynik jednak jest dobry. Zarząd wychodząc z założenia, że nie wszyscy członkowie z różnych powodów nie mogą czynić zakupy w Spółdzielni, otworzył z dniem 1. kwietnia 31 r. dział spożywczy przy ul. Wojewódzkiej 50 ażeby umożliwić członkom czynienia zakupów niezbędnych i do życia potrzebnych artykułów. Niestety członkowie Zw. Zaw. Automobilistów wykazali za mało zrozumienia dla dążeń Zarządu, i rezultat był taki, że z dniem 1. lipca dział spożywczy został odstąpiony nowo powstałej Powszechnej Spółdzielni Spożywców. Zaznacza, że pomiędzy Zarządem i Radą Nadzorczą istnieje ścisła współpraca. W największym stopniu poświęca się Spółdzielni przewodniczący Rady Nadzorczej kol. Adamczyk Alojzy, którego też staraniem otrzymaliśmy dzierżawę terenu na postawienie stacji benzynowej przy ul. Mikołowskiej — Raciborskiej.. Budowa tej stacji rozpocznie się w kwietniu br. W Spółdzielni za okres sprawozdawczy odbyły się 2 rewizje, jedna z ramienia Rady Spółdzielczej przy Minist. Skarbu, druga z ramienia Zw. Rewizyjnego z Poznania.

Obie rewizje wykazały dobre prowadzenie ksiąg, lecz w obu wypadkach zwrócono uwagę na małą ilość członków, którzy do tego nie wszyscy czynią zakupy w Spółdzielni.

Na zakończenie apeluję do członków, ażeby wytężyli wszystkie siły w kierunku chociażby podwojenia ilości członków w roku bieżącym. Sprawozdanie dopełnia kol. AAdamczyk Alojzy.. Podkreśla specjalnie, dlaczego zmniejszyły się obroty przy stacji benzynowej. W obecnych czasach trzeba było być bardzo ostrożnym co do udzielenia kredytów. Mając pewne doświadczenie musieliśmy odmówić kredytów firmą co do których nie mieliśmy pewności co do ich wypłacalności. Cały szereg starych odbiorców bądźto zlikwidowali swoje interesy, albo zastawili na czas nieograniczony. Wreszcie z powodu wprowadzenia podatku drogowego ogólna frekwencja zmniejszyła się bardzo, to są te czynniki, które wpłynęły na zmniejszenie się obrotów przy stacji benzynowej.

Kończąc podkreślają ciężką a jednak owocną pracę Zarządu i stawia wniosek o udzielenie absolutorjum Zarządowi.

Buchalter Adamczyk Józef zdaje sprawozdanie księgowe, które zostało już w numerze poprzednim „Automobilisty Zawodowego" ogłoszone.

Przewodniczący otwiera dyskusję nad sprawozdaniem. Zabierają głos poszczególni mówcy, którzy zgodnie podkreślają wysiłki Zarządu i Rady Nadzorczej dla Spółdzielni i wyrażają zadowolenie, że w tak ciężkich warunkach dało się osiągnąć stosunkowo duży zysk. Po przeprowadzeniu głosowania jednogłośnie uchwalono absolutorjum dla ustępującego Zarządu i Rady Nadzorczej.

Podział nadwyżki za rok 1931 referuje kol. Adamczyk Alojzy, wskazując jednocześnie na brzmienie par. 26 Statutu Spółdzielni.

Wywiązuje się obszerna dyskusja w wyniku której uchwalono jednogłośnie przekazać:

a) 20 % tj. zł. 2.150,— do Kasy Zapomogowo-pośmiertnej przy Zw. Zaw. Automobilistów — Okręg Katowice;
b) zł. 527,57 na oprocentowanie udziałów w wysokości 10 %;
c) zł. 1,077,05 tj. 2 % zwrotów od zakupów wybranych przez członków towarów;
d) za wysiłki i pracę w Spółdzielni, które ponieśli członkowie w przeciągu roku 1931 r. jednorazowo zł. — 3.237,50 z tem, że sumy te będą zużyte przez członków na zakup dalszych udziałów lub na pokrycie ewentualnych zobowiązań w Spółdzielni. Wyjątki mogą być zrobione tylko za zgodą Zarządu i Rady Nadzorczej.
Wynika z tego, że każdy członek Spółdzielni otrzymał przeciętnie przeszło 100 % od sumy którą wpłacił jako udział do Spółdzielni. Zależnie od tego czy i w jakiej ilości członek kupował w Spółdzielni towary, przyznano poszczególnym członkom kwoty przewyższające w kilku wypadkach jednomiesięczne pobory danego członka.
e) Na państwowy podatek dochodowy złotych 605.—.
f) Reszta tj. zł. 3.139.16 na Fundusz Specjalny, cel którego określi Walne Zgromadzenie członków.

Co do Funduszu Zasobowego powołano się na zmianę par. 26 pkt .pkt. a statutu Spółdzielni, który ma być zasilany zyskiem 20 % aż do osiągnięcia funduszu udziałowego co w tem wypadku nie zachodzi, gdyż fundusz zasobowy jest o przeszło 100 proc. większy niż fundusz udziałowy.

Uchwalenie budżetu na 1932 r. referuje kol. Adamczyk Alojzy. Po dyskusji uchwalono jednogłośnie budżet na rok 1932 w wysokości 34.500.— zł. z tem, że o ile dochody się powiększą i zajdzie na to potrzeba, wydatki zostaną za zgodą Rady Nadzorczej powiększone, lub przy mniejszych dochodach zmniejszone.

Przystąpiono do wyboru władz Spółdzielni, które odbyło się tajnie.

Zarząd wybrano w poprzednim składzie a mianowicie:

1. Augsburg Gustaw. 2. Stachula Ludwik. 3. Drosdek Ryszard.

Zast. Zarz. Wróbel Ludwik.

Rada Nadzorcza:

1. Adamczyk Alojzy. 2. Zieliński Jan. 3. Mężyk Franc. 4. Wilk Józef. 5. Zgraja Karol. 6. Kwasiżur Stanisław.

Zastępcy Rady Nadzorczej:

Żurek Józef, Melek Mieczysław i Bonczkowski Franciszek.

Przewodniczący podziękował członkom za przybycie, wzywając by nadal pracowali dla Spółdzielni. Na tem posiedzenie zamknięto.

Wiadomości z Oddziałów

Z Okręgu Śląskiego

Król. Huta.

W poniedziałek, dnia 7 marca r. b. odbyło się w Królewskiej Hucie walne zebranie oddziału Związku Zawodowego Automobilistów w lokalu p. Ertla.

O godz. 20.30 zagaił zebranie przewodniczący oddziału kol. Czmok i przeczytał porządek dzienny, jak następuje: 1)Zagajenie. 2) Odczytanie protokółów z ostatniego miesięcznego i z ostatniego walnego zebrania. 3) Sprawy związkowe. 4) Dyskusja. 5) Przyjmowanie nowych członków. 6) Sprawozdanie ustępującego zarządu. 7) Wybór prezydjum zebrania. 8) Wybór nowego Zarządu. 9) Wolne głosy i wnioski. 10) Zakończenie.

Nastąpiło odczytanie protokółów z ostatniego miesięcznego i ostatniego walnego zebrania, które zostały bez poprawek przyjęte.

W punkcie 3. zabrał głos kol. Melek z Katowic, dając sprawozdanie z działalności Sekretarjatu Okr. Z. Z. A. Katowice, zaznaczając, że sprawozdanie to jest umieszczone w gazecie „Automobilista Zawodowy".

Po sprawozdaniu starego zarządu wybrano przewodniczącego zebrania jednogłośnie kol. Meissa, na sekretarza kol. Gomolucha.

Kol. Meiss, obejmując przewodnictwo, stawia wniosek o udzielenie absolutorjum staremu zarządowi, co też uchwalono.

Następnie przystąpiono do wyboru nowego zarządu.

Na przewodniczącego został wybrany jednogłośnie przez aklamację kol. Czmok, na zastępcę kol. Meiss. Wybór sekretarza przeprowadzono na kartki. Wybrany został większością głosów kol. Podbiół, a zastępcą kol. Gomoluch.

Skarbnikiem wybrany został popnownie kol. Bartuszek. Na delegata na posiedzenie Zarządu Okręgowego Z. Z. A. w Katowicach wybrano kol. Haase Paweł i kol. Czmok. Rewizorem kasy okręgowej został wybrany kol. Winterstein.

Po wyborze nowy Zarząd obejmuje urzędowanie i otwiera wolne głosy i wnioski. Kol. Mika zabiera głos i żali się, że jeden szofer, który nie jest w Związku, pracuje w dwuch miejscach, przez co on stał się bezrobotnym. Kol. Bednarski stawia wniosek, ażeby zostało w gazecie ogłoszone, które drogi są z powodu reperacji zamknięte i któremi można objeżdżać, dalej mówili jeszcze kol. Muras i Weiser.

Siemianowice G. Śl.

Dnia 3. marca b. r. odbyło się zebranie organizacyjne Z. Z. A., na które jako referent przybył kol. Melek z Katowic.

Zebranie otwarto o godz. 20.15 przy obecności 35 kolegów. Kol. Melek referował położenie gospodarcze w Polsce ze specjalnem uwzględnieniem sytuacji w przemyśle automobilowym w Polsce. Omawiał m. in. Fundusz Drogowy i ostatnie „poprawki" do tegoż. Referent podniósł, że fundusz drogowy więcej przyniósł rządowi kłopotów, jak zysków, gdyż z przewidzianych 48 miljonów dochodu z tego podatku wpłynęło zaledwie 24 miljony.

W dyskusji przemawiało kilku kolegów w myśl wywodów referenta.

W sprawach organizacyjnych koledzy wyrażali swe zadowolenie, że w Siemianowicach powstała placówka organizacyjna i przyrzekli swoją gotowość do agitowania, celem rozwinięcia tejże do samodzielnego oddziału. Narazie placówka ta należy do oddziału katowickiego.

Jako męża zaufania wybrano kol. Kulczyńskiego, zamieszkałego w Siemianowicach przy ul. Barbary 17. Koledzy winni we wszystkich sprawach organizacyjnych zwracać się do kol. Kulczyńskiego, który jest upoważniony do inkassa wkładek członkowskich i załatwienia wszelkich innych spraw organizacyjnych.

Rybnik.

Dnia 8. marca br. odbyło się walne zebranie naszego oddziału z następującym porządkiem dziennym: 1) Zagajenie. 2) Odczytanie protokółu. 3) Sprawozdanie ustępującego zarządu. 4) Wybór zarządu. 5) Różne.

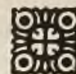
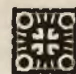
Po złożeniu sprawozdania przez zarząd, które zostało przez zebran. przyjęte do wiadomości, przystąpiono do wyboru nowego zarządu. Wybrano kol.: Stalmach — przewodniczący, Polnik — zastępca, Krentusz — sekretarz, Kaczmarek — zast., Rusok — skarbnik, podkasjer Wojaszek, Komisja rewizyjna k.kol. Procek, Zmarzły i Knobłauch. Delegatem do Zarządu Okręgowego wybrano kol. Rusoka.

Po wyborze zarządu kol. Melek zareferował zebranym sprawę ustawy ubezpieczeniowej, jaka została przez rząd przedłożona do uchwalenia przez Sejm Warszawski. Kol. Melek zwrócił uwagę na ujemne strony tejże ustawy. Referent omówił również projektowane przez czynniki rządowe wniesienie noweli do ustawy o Funduszu Drogowym, która ma dać pewne „ulgi" opłacającym ten podatek. Inaczej wyrządzi przemysłowi automobilowemu przysłowiową „niedźwiedzią przysługę", gdyż przewiduje znowelizowanie w tym sensie, aby nakładała jeszcze większe ciężary na właścicieli samochodów — mniej zamożnych. Napewno spowoduje to jeszcze liczniejsze wycofywanie samochodów z ruchu. Będzie to również dobiciem komunikacji autobusowej. W dyskusji nad referatem zabierało kilku kolegów głos, podkreślając słuszność określeń referenta i wyrażając swe oburzenie na projektowaną ustawę ubezpieczeniową.

Do rejestru spółdzielni 7? wpisano w dniu 7 stycznia 1932 przy firmie Spółdzielnia Automobilistów w Katowicach, spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami, że uchwałą nadzwyczajnego walnego zgromadzenia z dnia 18 listopada 1931 zmieniono brzmienie §§ 6, 10, 13, 15, 17 i 26 statutu. Dotyczące dokumenty zmian znajdują się w aktach. Udział wynosi 50,00 zł. i musi być wpłacony najpóźniej w przeciągu jednego miesiąca po przyjęciu danej osoby na członka. Sąd Grodzki Katowice.

DEUTSCHER TEIL

Ein wichtiger internationaler Kongress

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (I. T. F.), welche 100 Organisationen aus allen Weltteilen mit über 2¼ Millionen Arbeitern aus dem Verkehrs- und Transportgewerbe umfasst, hält ab 8. bis 13. August d. J. im „Repräsentantenhaus" der Stadt Prag ihren zweijährigen Vollkongress ab.

Die Mitgliederverbände erhielten Anfang März die Tagesordnung. Sie enthält ausser den gewöhnlichen Punkten, wie Behandlung der Tätigkeitsberichte Wahl des Vorstandes u. a. m. 23 von den Verbänden eingereichte Anträge.

Die Organisation der tschechischen Kraftfahrer begründet in einem Antrag, wie notwendig es im Hinblick auf die wachsende Kriegsgefahr ist, eine Abwehrkampagne und gegebenenfalls einen Generalstreik vorzubereiten. (Bei Behandlung dieses Antrages wird zweifelsohne auch über die Bemühungen der ITF zur Verhinderung des Transports von Waffen und Munution nach dem Kriegsschauplatz im Fernen Osten gesprochen werden. Die ITF hat sich in dieser Frage nicht nur an ihre Mitgliederverbände, sondern auch an den IGB gewendet, damit dieser wegen der in den Metallwaren- und chemischen Fabriken hergestellten Artikel sich näher mit der Angelegenheit befasse. Dieser Gegenstand wird demzufolge auf der vom IGB zum 16., 17. und 18. März nach Genf einberufenen Konferenz näher behandelt werden.

Gelegentlich des Kongresses wird die Internationale Föderation der Esperantistischen Transport- und Verkehrsarbeiter ebenfalls in Prag eine Konferenz, verbunden mit einer Ausstellung und einen Festabend, abhalten. In verschiedenen Ländern haben Sektionen dieser Föderation insbesondere für die ihnen angehörigen Eisenbahner, Massnahmen zu einer gemeinsamen Reise nach Prag getroffen.

Ein Wunsch des Kraftfahrerverbandes in der Tschechoslovakei geht dahin, die ITF möge nach Sowjetrussland eine Delegation entsenden, welcher der Auftrag erteilt werden sollte, die Verhältnisse dieses Landes zu studieren und engere Beziehungen mit seiner Arbeiterschaft anzuknüpfen.

Die selbe Organisation ersucht den Kongress, sich grundsätzlich für die allgemeine Durchführung der Einheitsverbände, die alle im Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter umfassen sollen, auszusprechen.

Zwangsweise Neuorganisation der Naphthaindustrie

Die Krise, in der sich die weiterverarbeitende Petroleumindustrie der Welt befindet, macht sich in den letzten 1½ Jahren in besonders starkem Umfange auch bei uns bemerkbar. Sinkende Absatzziffern sowohl auf dem Welt- als auf dem heimischen Markt, anhaltende Preisstürze der Petroleumprodukte, Streckung der Arbeitszeit und Arbeiterentlassungen sind äussere Symptome der sich verschärfenden Krise. Die Erzeugung der polnischen weitervearbeitenden Industrie in den ersten neun Monaten 1931 weist gegenüber demselben Zeitabschnitt des Jahres 1930 eine Milderung von 526 397 t auf 514 631 Tonnen auf. Der Verbrauch im Inlande sank entsprechend von 363 843 t auf 340 137 t. Die Vorräte in den Raffinerien waren am 30. Juni 1931 gegenüber demselben Zeitpunkt des Jahres 1930 um 37 597 t höher. Die Zahl der in der Petroleumraffinerieindustrie tätigen Arbeiter betrug am 30. Juni 1931 13 649 Köpfe, denen am 30. Juni 1930 15 323 Personen gegenüberstanden. Eine ähnliche rückläufige Bewegung lässt sich bei den Arbeiterlöhnen feststellen, die im ersten Halbjahr 1931 eine durchschnittliche Senkung um 2,4 Prozent gegenüber 1930 erfuhren.

Neben Faktoren, die ausserhalb der Petroleumindustrie liegen, findet das Darniederliegen dieses für die gesamte polnische Volkswirtschaft so wichtigen Wirtschaftszweiges in der Struktur unserer Naphthaindustrie seine Erklärung. Die weiterverarbeitende Petroleumindustrie in Polen ist eine ausgesprochene Exportindustrie und auf die Ausfuhr von ca. 40 Prozent ihrer Produkte angewiesen. Hierdurch entsteht eine Schicksalsgemeinschaft mit der Petroleumwirtschaft der übrigen Staaten und dementsprechend eine Abhängigkeit der Preisgestaltung der Erzeugnisse heimischer Provenienz von den Weltmarktpreisen. Diese letzteren wurden durch das Ueberangebot von Rohstoffen und die Ueberspannung der Erzeugung einerseits, die rückläufige Bewegung des internationalen Verbrauchs andererseits stark in Mitleidenschaft gezogen. Darüber hinaus hatte insbesondere Polen durch das Dumping Russlands und den Uebergang vieler europäischer Staaten ohne eigene Rohstoffbasis zur Errichtung eigener Raffinerien zu leiden. Hinzu kam, dass die wichtigsten überseeischen Petroleumländer zur Begründung eigener weiterverarbeitender Produktionsstätten in Europa übergingen und hierdurch die Wettbewerbsfähigkeit Polens schwächten.

Die Schicksalsverbundenheit der polnischen Raffinerieindustrie mit dem übrigen Europa besteht nicht ebenso bei der polnischen Rohölwirtschaft. Einer anhaltenden Senkung der Preise auf den internationalen Märkten steht eine stabile Preisbildung für Rohöl bei uns gegenüber. Die Gründe für diese besondere Stellung der polnischen Rohölwirtschaft liegen in ihrer besonderen Struktur. Das Angebot polnischen Rohöls ist mengenmässig beschränkt und bleibt hinter dem Bedarf der heimischen Raffinerien zurück, welche in ihrer Kapazität auf weitaus grössere Mengen eingestellt sind, als der inländische Markt aufnehmen kann. In dieser Diskrepanz liegen die Hauptwurzeln der Krise unserer weiterverarbeitenden Petroleumindustrie. Trotz der Aufschliessung neuer Felder ist die Rohölgewinnung immer noch im Abnehmen begriffen. Nach

den Angaben des Arbeitgeberverbandes in Boryslaw sank die Gewinnung von Rohöl von 1930 bis 1931 von 66 276 Zisternen auf 63 034 Zisternen. Die Minderung ist hauptsächlich dem Bezirk Drohobycz (von 52 894 auf 48 560 Zisternen) und Stanisławow (von 4846 auf 4702 Zisternen) zuzuschreiben. Die Gewinnung in Jasło wuchs um 1245 Zisternen, nämlich von 8534 auf 9779 Zisternen an. Die Schmälerung der Rohstoffbasis engt das inländische Angebot an Rohöl stark ein, was zu Preissteigerungen auf dem Rohölmarkte führt. Die Verteuerung des Rohstoffs schraubt die Gestehungskosten für Raffinerieerzeugnisse in die Höhe, und wirkt sich für die Weltbewerbsfähigkeit der Petroleum verarbeitenden Industrie Polens recht nachteilig aus, um so mehr, als die Absatzmöglichkeiten im Auslande, wie oben bereits angeführt, stark zurückgingen und Polen auf den internationalen Märkten verschärfter Konkurrenz ausgesetzt ist. Nach dem Verlust des russischen und des deutschen Marktes ist Polen gezwungen, unter Aufwendung erhöhter Transportkosten andere weit entlegenere Absatzmärkte ausfindig zu machen.

Es entsteht die Frage, ob die Minderung der inländischen Rohölerzeugung auf einen natürlichen oder künstlichen Ursprung zurückzuführen ist. Die Meinungen darüber gehen in Polen weit auseinander. Während die einen glauben, dass unser Rohölvorkommen fast erschöpft ist, vertritt der überwiegende Teil der Sachkenner die Auffassung, dass es noch unbegrenzte Möglichkeiten der Rohölgewinnung im Lande gibt, und dass es nur von den für Schürfungszwecke verfügbar werdenden Kapitalien abhängt, in Polen ausreichende Mengen Rohöl zu fördern. Wer in dieser Kontroverse Recht hat, lässt sich nicht ohne weiteres feststellen. Geologische Untersuchungen der jüngsten Zeit in Grosspolen und Pommerellen sprechen dafür, dass in diesen Gebietsteilen Polens mit Rohölvorkommen zu rechnen ist. Der Heranziehung grösserer Kapitalien für Schürfungszwecke standen bisher die Rechtsgrundlagen der Erdölgewinnung in Polen im Wege. Die bisherige Verknüpfungg des Eigentums an unterirdischen Mineralien mit dem Eigentum an der Oberfläche erschwert Schürfungen und Bohrungen, und verursacht eine Zersplitterung der Felder in unzählige kleine Betriebe, die eine rationelle und grosszügige Bewirtschaftung der Rohölvorkommen hindert. Die Regierung hat in Erkenntnis dieses Mangels in der Rohölgewinnung bereits ein Gesetzesprojekt ausgearbeitet, das eine Neuordnung der bisherigen Rechtsgrundlage vorsieht.

*

Zwecks Konsolidierung der Verhältnisse auf dem Gebiete der weiterverarbeitenden Rohölindustrie werden von sachverständiger Seite verschiedene beachtenswerte Vorschläge gemacht. Eine besondere Erwähnung verdient das Projekt, das darauf hinzielt, die Ausfuhr zu drosseln oder gänzlich einzustellen, und die Raffinerieindustrie ausschliesslich auf den Bedarf des Landes einzustellen. Diesem Vorschlag wird mit Recht entgegengehalten, dass eine weitgehende Eindämmung des Absatzes nach dem Auslande eine Verschärfung der Konkurrenz auf dem Binnenmarkte, einen Niedergang der kleineren sog. „reinen Raffinerien", eine wesentliche Minderung der Nachfrage nach Rohöl, eine Senkung der Rohölpreise und letzten Endes einen Verfall der Rohölgewinnung nach sich ziehen muss, ganz abgesehen davon, dass eine Einschränkung der Ausfuhr mit einem jährlichen Verlust von ca. 55 Mil. Złoty vereknüpft ist, und zur negativen Gestaltung der Handelsbilanz beitragen würde. Eine Minderung der Rohölpreise würde in erster Reihe die kleineren Bergwerke in Mitleidenschaft ziehen. Die Produzenten dieser Bergwerke sind nur in seltensten Fällen Eigentümer des Bergwerks, meist nur Pächter oder Mitbesitzer. Von besonders nachteiliger Wirkung würde die Senkung der Preise und der Nachfrage nach Rüböl für den Bezirk Boryslaw sein, der 60 Prozent der Gesamtproduktion ausmacht und dessen Bergwerke zu 17 Prozent unter 6 Zisternen monatlich und zu 28 Prozent unter 10 Zisternen liefern.

Allmählich setzt sich sowohl in der Oeffentlichkeit als auch in den massgebenden Regierungskreisen die Meinung durch, dass eine gänzliche Neuorganisation der Naphthaindustrie die Voraussetzung der Wiederherstellung stabiler Verhältnisse bildet. In der letzten Sitzung des Wirtschaftskomitees des Ministerrats wurde ein Gesetzesprojekt über eine organisatorische und verwaltungstechnische Neuordnung der Naphthaindustrie beschlossen, das auch bereits im Sejm eingereicht wurde. Das neue Projekt erkennt dem Handelsminister das Recht auf eine Festsetzung der Normen für eine rationelle Produktion und Verarbeitung von Erdöl und Erdgasen zu, ferner mit gewissen Einschränkungen für die Regelung des Umsatzes von Derivaten u. Nebenprodukten des Naphtha. Es sieht für den Handelsminister die Ermächtigung zu Verordnungen über Schaffung von Zwangsorganisationen der Unternehmen der Naphthaindustrie vor. Um die Stellung der Rohölerzeuger und der Raffinerien zu diesen Zwangsmassnahmen kennen zu lernen, liess die Regierung einen diesbezüglichen Fragebogen mit dem Gesetzesprojekt den verschiedenen Handelskammern zugehen. Die Handelskammer in Lemberg scheint dem Projekt nicht direkt ablehnend gegenüberzustehen, macht jedoch verschiedene Einwendungen. So ist z. B. nach der Ansicht dieser Kammer eine freiwillige Reorganisation der zwangsweisen vorzuziehen; sie schlägt vor, die Kompetenzen der Regierung in Bezug auf den Erlass von Befehlen und Verordnungen scharf zu umgrenzen.

Ueber die geplante rein organisatorische Neuordnung der Raffinerien und der Rohölgewinnung gab Szydłowski in einem von ihm Ende des Jahres 1931 gehaltenen Vortrag interessante Aufschlüsse. Danach sollten alle Rohölproduzenten einen Verband bilden. Desgleichen müssen sämtliche Raffinerien einem Verband angehören. Dieser letztere Verband würde das ausschliessliche Recht zum Ankauf von Rohöl besitzen, und desgleichen das Recht der Verteilung des Rohöls auf die einzelnen Raffinerien im Verhältnis zu ihrer Verarbeitungskapazität. An der Deckung des Binnenbedarfs sollen gleichfalls alle Raffinerien gemäss ihrer Kontingente an Rohöl gleichmässig teilnehmen. Auf diese Weise werden alle Raffinerien zum Export gezwungen. Der Ankauf von Rohöl, die Preisfestsetzung usw. wird in die Hand eines besonderen Komitees gelegt, dessen Mitglieder sich aus Delegierten der Rohstoff- und weiterverarbeitenden Industrie zusammensetzen, u. dessen Beschlüsse im Einverständnis beider Gruppen gefasst werden müssen. Trotz der ablehnenden Haltung mancher Kreise der Raffinerieindustrie und der Rohölwirtschaft zu einer solchen zwangsweisen

Neuordnung scheint sich in immer weiteren Kreisen die Meinung durchzusetzen, dass die geplante organisatorische Umbildung der Naphthaindustrie in der den ersten Schritt zur Gesundung dieses Wirtschaftszweiges in Polen darstellt.

Soweit die handelspolitischen Betrachtungen. Das traurige bei der ganzen Geschichte ist die Tatsache, dass dadurch das Benzin nicht billiger, im Gegenteil, vielleicht noch teurer wird.

Im Interesse der Entwickelung des Automobilismus in Polen liegt es möglichst billiges Benzin zu beziehen. Hoffen wir, dass die Regierung ihren Einfluss geltend machen wird um die unverhältnis hohen Benzin-Preise in Polen herabzusetzen.

2 neue 1½-Liter-Adler-Modelle

Es ist schon seit längerem bekannt, dass die Adlerwerke einen neuen Personenwagentyp herausbringen wollen. Das Erscheinen ist nunmehr angekündigt, und zwar sollen der Oeffentlichkeit gleich zwei neue Modelle auf der Ausstellung in Genf präsentiert werden. 1½- bis 1¾-Liter-Motore sind heute Trumpf. Bei ihnen liegt, unter Berücksichtigung der deutschen Steuerformel, die grösste Wirtschaftlichkeit. Adler bringt einen 6/30 1,5 - Liter-Typ mit und ohne Schwingachse heraus. Nähere Einzelheiten sind noch nicht bekannt. Der Preis soll sich für den Standardtyp auf unter 3000 RM, und für die Schwingachsenkonstruktion auf etwa 3500 RM stellen. Man hat also niedrigste und auf grösseren Absatz abgestellte Preise angesetzt. Die Absatzmöglichkeiten scheinen allerdings bei der scharfen Konkurrenz auf dem Gebiete des 1½-Liter-Typs ziemlich begrenzt.

Ein italienisches Kleinauto

Der italienische Kraftwagenbau hat der Konstruktion ausgesprochener Kleinautos bisher kaum Beachtung geschenkt, ein Umstand, der mit daran teil hat, dass die Motorradindustrie des Landes einen so mächtigen Aufschwung genommen hat. Bisher hat Fiat mit seinem Modell 509 den kleinsten italienischen Wagen gestellt. Ein neuer Klein-Fiat, diesem ähnlich, soll im April-Mai mit dem Modell 4?8 auf den Markt kommen.

Nunmehr ist „Laros", die bekannte italienische Aussenbord-Motorfirma, dabei, ein ausgesprochenes Kleinauto herauszubringen. Angeblich handelt es sich um einen 4-Zylinder-Wagen mit 800 ccm Inhalt, 4-Takter. Der Wagen, dem man eine gewisse Aehnlichkeit mit dem amerikanischen Austin-Seven nachsagt, wird Platz für 4 Personen bieten und zu dem für italienische Verhältnisse ausserordentlich günstigen Preise 9800 L auf den Markt kommen. Bei dieser Preisstellung wird dieser Neukonstruktion, wenn ihre Eignung gewährleistet ist, sicherlich der Erfolg nicht versagt bleiben.

Keine Unfallzunahme
nach Aufhebung der Geschwindigkeitsgrenze

Nachdem seit einiger Zeit in England eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge nicht mehr gesetzlich vorgeschrieben ist, kann jetzt festgestellt werden, dass eine Zunahme der Verkehrsunfälle seither nicht erfolgt ist. Nach der jetzt vorliegenden Statistik für die Grafschaft London, welche den dichtesten Verkehr aufweist, haben die Verkehrsunfälle nach der Beseitigung der Geschwindigkeitsgrenze einen Rückgang um etwa 10% erfahren. Daraus erhellt, dass die Vorschrift einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Eindämmung der Verkehrsunfälle keinerlei Einfluss hat.

Wiener Automobilausstellung 1932

Im Rahmen der Wiener Frühjahrsmesse wird in der Zeit vom 13. bis 20. März eine Internationale Automobil- und Motorradausstellung abgehalten werden. Nach den bis jetzt vorliegenden Meldungen wird die österreichische Industrie fast vollständig teilnehmen. Es werden ausstellen: Austro Daimler-Puch-Steyr, Austro Fiat, Gräf & Stift, Perl, Sauer, Krauseco. Vom Ausland werden allerdings bedeutend weniger Firmen vertreten sein als in früheren Jahren, was vor allem auf die Devisenbestimmungen zurückzuführen sein dürfte. Bis jetzt haben folgende Auslandsfirmem Ausstellungen angekündigt: Tatra, Fiat, die deutschen Fordwerke, Minerwa, Renauld und Standard. Der grösste Teil der ausländischen Firmen fehlt also diesmal völlig. Wie verlautet, werden die Steyer-Werke bereits ihren neuen Kleinwagentyp ausstellen, der bekanntlich nach der Opel 1,2 L Lizenz gebaut wird. Mit den Lieferungen soll bereits im April begonnen werden. Gewisse Bestandteile des neuen Models werden von der Opel A.-G. bezogen, die übrigen sowie die Montage liefert Steyr selbst.

Verkehrswesen

Verkehrszeichen sind zu erneuern.

Fast täglich kann man die Feststellung machen, dass Chauffeure, Motororadfahrer, Radler usw. wegen angeblicher Uebertretung der geltenden Verkehrsvorschriften von den wachhabenden Polizeimannschaften angehalten und zur Zahlung der Ordnungsstrafen veranlasst werden. Es kommt aber oft vor, dass bei Einlegung von Widersprüchen gegen solche Strafmandate, die Angeklagten freigesprochen werden, und zwar mit der Begründung, dass nach vorher eingeholten Informationen durch Sachverständige die Schrift- und Signalzeichen an den Verkehrsanzeigern in den Strassen infolge der Witterungsverhältnisse verwischt und unkenntlich gemacht worden sind. Es lag somit eine böswillige Absicht des jeweiligen Angeklagten nicht vor. Um weiteren Misshelligkeiten zu begegnen, ist es erforderlich, dass seitens des Magistrats unverzüglich daran gegangen wird, die Aufschriften an den Verkehrstafeln zu erneuern, bezw. durch Anstrich leserlich zu machen.

Verkehrsregelung auf der Kosciuszko.

Die Polizeidirektion in Kattowitz teilt mit, dass auf Grund der Anordnung vom 28. Dezember 1931 an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 15 bis 20 Uhr die Kosciuszki von der Poniatowski- bis zur Parkstrasse für Autos, Motorräder und andere Fahrzeuge, die mit mechanischer Kraft oder mit Tieren fortbewegt werden, gesperrt ist. Von dieser Massnahme nicht betroffen sind Fahrzeuge, die mit Lebensmittel oder Getränken beladen sind.

Verbands-Nachrichten

Ortsgruppe Bielsko.

Am Samstag, den 5. März fand die Generalversammlung der Automobilisten Ortsgruppe Bielsko statt.

Der Vorsitzende Koll. Dawid eröffnet die Versammlung um 9 Uhr abends, begrüsst die zahlreich erschienenen Kollegen und gibt folgende Tagesordnung bekannt: 1) Verlesen des Protokolls der letzten Generalversammlung, 2) Berichte: a) des Obmannes, b) des Kassierers, c) des Schriftführers d) der Revisoren, e) Wahl des Vorstandes und der Revisionskommission.

Die Tagesordnung wurde genehmigt und der Vorsitzende erteilt dem Schriftführer das Wort zur Verlesung des Protokolls, welches von Koll. Kaczmarczyk in deutscher u. polnischer Sprache vorgelesen wurde.. Der Vorsitzende erstattet den Tätigkeitsbericht, aus welchem hervorgeht, dass sich die Organisation bemüht die Interessen ihrer Mitglieder in jeder Hinsicht zu wahren. Es wurde im verflossenen Jahr das Rechtschutz- und Hinterbliebenen-Regulativ ausgearbeitet. Der Verband tat alles um den Mitgliedern in jeder Hinsicht zu Hilfe zu kommen.

Den Kassabericht erstattete Koll. Steckia, aus welchem hervorgeht, dass an Rechtschutz wurde an die Kollegen 900 Złoty und an Weinachtsunterstützungen an arbeitslose Kollegen 590,— Złoty ausgezahlt.. Es verbleibt an Saldo für das Jahr 1932 4478,02 Zł.

Der Koll. Dyr berichtet, dass die Kontrollkommission die Kassabücher und Belege revidiert und alles in bester Ordnung vorgefunden hat, und stellt den Antrag auf Erteilung des Absolutoriums dem alten Vorstand. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Der Kollege Kaczmarczyk als Schriftführer gibt bekannt, dass in dem Berichtsjahr 12 Monatsversammlungen, 2 Werkstätteversammlungen und 14 Vorstandsitzungen abgehalten wurden. Gerichtsverhandlungen sind 16 zu verzeichnen gewesen. — Schriftstücke: Eingelaufen sind 25, abgesandt 26. Ausserdem wurde nach Kattowice eine Delegation abgesandt, welche wegen der Strassenbaufondssteuer intervenierte. Der Verbandstag der Transportarbeiter wurde mit zwei Kollegen beschickt.

Sämtliche Berichte wurden befriedigend zur Kenntniss genommen. Die Wahlen wurden mittels Stimmzettel durchgeführt. Den Vorsitz während der Wahl führte der Sekretär Rosner.

Die Wahlen ergaben folgendes Resultat:
Obmann — Koll. Dawid Paul.
Obmann-Stellvertreter — Koll. Benedykt Ed.
Kassierer — Koll. Steckia Georg
Kassierer Stellvertreter — Rzyman Karl
Schriftführer — Kaczmarczyk Eduard
Stellvertreter — Kocak Andrzej.

Als Beisitzer wurden gewählt: Koll. Bannert Rudolf, Bakowski Antoni, Migdal Stanisław, Kodela Juljusz, Tomiak Ludwik.

In die Revissionskommission wurden folgende Kollegen gewählt: Dyr Jozef, Frajczyk Jan, Pawlas Paweł, Biernot Rudolf.

Schiedsgericht: Koll. Łaciak Stanisław, Jenkner Bartłomiej, Hess Georg, Nycz Franz, Witke Hugo.

Nach vorheriger Beratung konnten sich die Mitglieder über den neuzuwählenden Vorstand einig werden, so dass die Neuwahl glatt von statten ging und sämtliche Gewählte die Wahl annahmen.

Zum Punkt: Referat, erteilte der Vorsitzende dem Gewerkschaftssekretär Rosner das Wort, welcher hervorhob, dass der neue Vorstand reichliche Arbeit im neuen Vereinsjahr zu leisten haben wird.

Die Kapitalisten befinden sich heute den Arbeitern gegenüber in der Offensive und führen Angriff auf Angriff durch. Den Chauffeuren werden fortwährend die Löhne gekürzt. Die Ueberstunden werden nicht nach gesetzlicher Vorschrift bezahlt.

Dem Chauffeur wird ein wöchentlicher Grundlohn von 20 bis 30 Złoty gewährt. Für geleistete Ueberstunden wird ein Pauschallbetrag von einigen Złoty gezahlt, so dass ein Chauffeur für 60 bis 100 stündige Arbeitszeit 40 bis 60 Złoty pro Woche bekommt, was pro Stunde 30 bis 60 Groschen ausmacht. Mit diesem Verrechnungssystem muss aufgeräumt werden, die Löhne müssen durch Lohnvereinbahrungen festgestellt werden. Der Redner kommt dann auf die Chauffeuerschulen zu sprechen. Dabei wird nicht auf die physische Erziehung Rücksicht genommen, sondern die Hauptsache ist, dass der Chauffeurkurs gut bezahlt wird.

Durch diese Methode wird eine Massenproduktion von Chauffeuren hervorgerufen, die dann als Lohndrücker bei alten erfahrenen Chauffeuren sich unliebsam bemerkbar machen. Zusammenfassend muss sich die Automobilistenorganisation mit allen anderen Klassengewerkschaften eng zusammenschliessen um alle Anschläge der Kapitalisten auf die Rechte der Arbeiter abzuwehren und es nicht zuzulassen, dass die Arbeits- und Lohnverhältnisse, so wie die ganze Sozialgesetzgebung verschlechtert werden. Lebhafter Beifall wurde dem Referenten gespendet. Nach dem die Zeit schon vorgerückt war und sich niemand mehr zum Wort meldete, schliesst der Vorsitzende die schön verlaufene Versammlung um 12 Uhr nachts.

Im Monat April

haben folgende Kollegen **Geburtstag:**

Herman Hugo (1) — Wymazala Albin (1) — Kucharski Rumuald (2) — Boczek Ryszard (3) — Kondziela Wilhelm (4) — Boryń Antoni (5) — Krzymień Stanisław (6) — Tust Robert (6) — Chudała Franciszek (7) — Meiss Otto (7) — Stürtz Karol (7) — Jaczok Wilhelm (8) — Mendera Jan (8) Kucharski Jan (10) — Wyciślik Leon (11) — Kohl Augustyn (12) — Stula Teofil (13) — Ulfik Wojciech (13) — Mrokwa Wiktor (14) — Noga Leon (14) — Cebulla Emil (18) — Duka Paweł (21) — Wittek Walter (21) — Kowolik Jan (23) Bujawski Józef (25) — Pytel Karol (25) — Szweda Jerzy (25) — Szafron Augustyn (25) — Rajwa Teofil (25) — Nogliński Werner (26) — Szczyrba Józef (28) — Bańczyk Franciszek (30) — Jung Gerhard (30).

Wir gratulieren herzlichst.

Der Vorstand des Z. Z. A.

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów

(Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)



ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrań
Bielsko	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobo a po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	2. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Fr. Piller, ul. Celesty
Drohobycz	St. Sandheim, ulica Żyrna 37		
Gniezno	Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3		
Grodno	Z. Z. T., Mieszczańska 2		
Kalisz	Z. Z. T., Marjanska 2		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Grand — Restauracja ul. Kościuszki
Koło	Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5		
Kołomyja	Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2		
Konin	Br. Lewandowski, ulica Wolna 6		
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4		
Królewska Huta	Jan Ćwok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1 poniedaiałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja róg ul. Katowicka Stawowa Ertel
Lwów	Z. Z. T., ulica Zielona 7		
Łomża	Z. Z. A., ulica Krótka 1		
Łódź	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. T., ul. Suwalska 7.		
Łuck	Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związkowa		
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Nowogródek	Z. Z. A., Sieniezycka 24		
Ostrów Pomorski	Z. Z. A., Staszyca 2		
Poznań	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Plac Dabrowskiego 42		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	2. niedziela po 1. każdego mies.	Dom Kolejarzy Z. Z. K. ulica Piłsudskiego 2.
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Czerwonego Krzyża 20		
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15. każdego mies.	na piśmie



Masz defekt przy świetle twem udaj się do Fmy Kohut z tem

Warsztat elektryczny samochodów

Emanuel Kohut : Katowice

ulica 3-go Maja 19, II. podw. ♦ Telefon nr. 3252

Wykonuje wszelkie reparacje przyrządów elektrycznych do samochodów, jak:

Dynama, startery, magnesy, baterje i ich ładowanie oraz nowo wbudowanie sieci elektrycznej do samochodów

ROBOTA SOLIDNA! CENY PRZYSTĘPNE!

Części zamienne

„CHEVROLET"

poleca po cenach najniższych

SPÓŁDZIELNIA AUTOMOBILISTÓW

KATOWICE, ULICA WOJEWÓDZKA Nr. 50

Wysokowartościowe

Oleje i Smary Samochodowe

dla każdego typu maszyn osobowych, ciężarowych i traktorów

(Zastosowanie według tablicy polegającej)

Galtol

LOT

BENZYNA BŁĘKITNA

przeciwdziałająca stukaniu

Zapewniająca nienaganne DZIAŁANIE MOTORU

Szczyt wydajności!

Doskonała konserwacja!

Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

„GALICJA" S. A.

Stacje olejowe i benzynowe wszędzie

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Druk: „Drukarnia Ludowa", Spółdzielnia z odpowiedzialnością udziałami, Katowice, Teatralna 12